Pam Haccius 209
Africa-So.-
So. Af. - Miss.

Kleine Hermannsburger Missionsschriften Nr. 51

Die Kandaze

Das Missionsschiff der Hermannsburger Mission

Von

D. G. Haccius,
:: Missionsdirektor ::

Hermannsburg
Druck und Verlag der Missionshandlung

14. 2. T. 10

Vierzig Jahre in Indien.

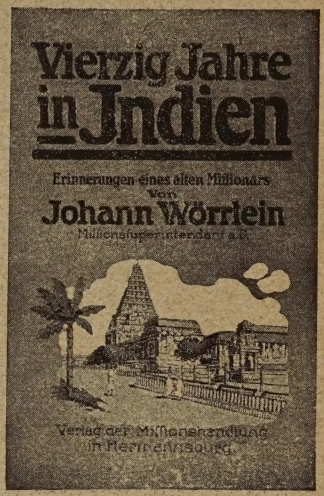
Erinnerungen eines alten Missionars.

Von **Johann Wörrlein**,
Missionssuperintendent a. D.

Mit einem Vorwort von Missionsdirektor D. G. Haccius.

Mit 61 Abbildungen auf Kunstdruckpapier und 1 Karte.

Preis hübsch gebunden Mk. 3.60.



Missionssuperintendent Wörrlein ist noch einer von den alten Veteranen der Hermannsburger Mission, welcher noch auf dem Missionsschiffe „Kandaze" seine Ausfahrt nach Indien in den sechziger Jahren angetreten hat. In seinen Erinnerungen schildert er das Werden und Wachsen der Mission unter den Hindu, erzählt von dem Leben und Treiben auf den Missionsstationen, wie von dem der Eingebornen ringsumher mit ihren eigenartigen Sitten, ihrem Götzendienste, von dem vielfachen Sündenelend, wie auch von den Schrecken der Cholera- und Hungersnotzeiten. Daneben aber kann er auch berichten von fröhlichen Erfolgen und deutlichen Erfahrungen göttlicher Gnadenbeweise bei der mühsamen und schwierigen Missionsarbeit. Ernst und Humor wechseln, je nach dem Gegenstande, in fesselnder Weise ab. Das Buch ist ganz vorzüglich geeignet, um das Interesse für die Missionsarbeit zu heben. Es bietet prächtigen Stoff zum Vorlesen bezw. Erzählen in Missionsvereinen, Familienabenden und für die Jugend; auch für Missionsstunden und Predigten. Zu der Schlichtheit der Darstellung paßt der frische Ton, in welchem der ehrwürdige Verfasser seine Erinnerungen erzählt, ganz vortrefflich. Das Buch ist eine wirkliche Bereicherung der Missionsliteratur, ein vortreffliches Hilfsmittel für die Weckung des Missionsinteresses in unsern Gemeinden.

„Ev.-luth. Wochenblätter."

Erlebnisse und Eindrücke

meiner zweiten Reise durch das Hermannsburger Missionsgebiet in Südafrika (1912/1913).

Von D. G. Haccius, Missionsdirektor in Hermannsburg.

Mit 59 Abbildungen und zwei Karten. **Preis elegant kartoniert Mk. 1.80.**

Die Hermannsburger Bauernmission wird für uns in der „Dorfkirche" immer von besonderem Interesse sein. Hier haben wir nun aus sachkundigster Feder und eigensten Erlebnissen eine Schilderung ihres blühenden ersten Arbeitsgebietes in Südafrika. Wie herrlich hat sich hier der Gedanke von L. Harms bewährt!

Sup. H. v. Lüpke in „Die Dorfkirche."

Es sind jetzt gerade 60 Jahre her, als Louis Harms im Glauben an die Hülfe seines Gottes die Kandaze baute. Es war in der wunderbaren Frühlingszeit, als das Missionsleben in unserm Heimatlande erwachte. Tausende stimmten ihm begeistert und freudig zu; aber Tausende überschütteten ihn auch mit Spott und Hohn. Doch so viel auch der Satan und die Welt das Missionswerk zu hindern, ja zu vernichten suchten und so sehr auch die Lasten und Leiden gleich Bleigewichten an dem kühnen Renner hingen, sie vermochten seinen Lauf nicht aufzuhalten und konnten nur dazu dienen, ihn in dem richtigen Gange zu bewahren. So ging es dennoch und trotz allem mit dem Missionswerk frisch und fröhlich vorwärts.

Als die Ausbildung der ersten Missionszöglinge ihrer Vollendung entgegenging, entstand die schwierige Frage: Wie sollen sie über das Weltmeer kommen? Harms dachte selbstverständlich zuerst an Mitnahme auf Handelsschiffen. Allein alle seine Bemühungen waren vergeblich.

Er schreibt selbst darüber: „Ich wandte mich an einige Handlungshäuser in den Seestädten, von welchen ich wußte, daß sie Schiffe nach Ostafrika schickten; die Türen waren aber verschlossen. Ich wandte mich an den evangelischen Bischof Gobat in Jerusalem, weil der früher in Ostafrika gelebt und gearbeitet hat; aber ich kriegte keine Antwort. Ich wandte mich an den Missionar Krapf in Ostafrika; aber der Brief ging verloren."

Pastor Harms hatte seine Gedanken auf jene Lande gerichtet und hatte auch an Westafrika gedacht. Durch etliche Matrosen war er auf Bonny aufmerksam gemacht. Diese hatten während ihrer Dienstzeit auf der deutschen Flotte im christlichen

Aus: Haccius, Hannoversche Missionsgeschichte, 2. Teil.

Jünglingsverein zu Bremerhaven von Hermannsburg und der dortigen Mission gehört. Das hatte sie lebhaft interessiert. Sie hatten dann untereinander einen Kolonisations- und Christianisierungsplan verabredet, und einer von ihnen, ein Pommer, namens Lange, schrieb darüber an Pastor Harms, welcher am 17. September 1851 seinem Freunde, dem Kaufmann Nagel in Hamburg, Mitteilung davon machte: „Einige Seeleute und Handwerker, sechs an der Zahl, in Bremerhaven, christlich gesinnt, haben die Absicht, sich im Frühjahr nach Westafrika an die Küste Benin zu begeben, nach Bonny, wollen da mit einem eingeborenen Häuptling sich in Verbindung setzen und denselben zu bewegen suchen, nicht mehr seine Sklaven zu verkaufen, sondern zur Landarbeit zu benutzen. Sie wollen dann, wenn Gott Gnade gibt, mit diesen für den Häuptling arbeitenden Schwarzen eine Niederlassung gründen und so zur Aufhebung der Sklaverei und des Sklavenhandels ihre Kräfte aufwenden und die Neger durch Liebe und Sanftmut zu gewinnen suchen. Gelingt ihnen dies alles, so wollen sie nach einem Jahre zurückkommen und unsere Zöglinge als Missionare abholen, sie dort in ihre kleine Kolonie einführen, und durch sie soll dann das Christentum dort unter den angrenzenden Stämmen ausgebreitet werden. Da die sechs jungen Leute sich ganz auf eigene Kosten ausrüsten wollen, so wünschen sie sehr, durch Matrosenarbeit ihre Überfahrt zu verdienen, und haben mich beauftragt, mich in Hamburg zu erkundigen, ob da nicht ein Handelshaus sei, das nach Westafrika zu Frühjahr Schiffe aussende, mit denen sie dann frei überfahren könnten, indem sie dagegen Matrosendienste leisteten. Möchten Sie, lieber Bruder, sich nicht nach dieser Sache erkundigen und mir Nachricht geben? Die Sache ist so sehr wichtig und für die Mission so vielversprechend. Auch würde das Handlungshaus durch die daraus sich entwickelnden Handelsverhältnisse gewiß später große Vorteile haben, wenn es die Vermittelung übernähme. Ich wende mich gerade an Sie, weil ich weiß, wie treu Sie es mit dem HErrn meinen, und daher gewiß alles gern tun werden, um eine Sache zu fördern auch

aus Liebe zu unserer Mission, die Ihnen ja ebenfalls so sehr am Herzen liegt."

Indes es fand sich kein solches Handelshaus, und der Plan, so schön gedacht er war, war doch auch reichlich phantastisch. Harms sein Herz hing überdies mehr an dem Volk der Galla in Ostafrika. Am 16. Oktober schrieb er noch einmal an Nagel: „Da ich eben an Kaufmann Burchard schreibe, lege ich ein Zettelchen an Sie ein, mein herzlich lieber Bruder, in welchem ich zu meiner vorigen Bitte noch eine andere hinzufüge. Es ist mir nämlich in den letzten Wochen das Land der Galla in Ostafrika unterhalb Abessinien so äußerst wichtig geworden, daß ich glaube, es gibt in ganz Afrika kein mehr versprechendes Land als dieses. Da möchte ich Sie nun bitten, Ihre Erkundigung nach Schiffsgelegenheit durch ein Hamburger Schiff auch auf die Küste der Galla auszudehnen. Ein nach Ostindien segelndes Schiff muß ja nahe daran vorbeikommen und könnte die sechs jungen Männer, die unserer Mission vorangehen wollen, dort aussetzen. Für den Handel scheint diese Ostküste der Galla noch ersprießlicher werden zu müssen als Westafrika, weil im Gallalande sonst keine europäische Niederlassung ist und die Nähe von Abessinien und Arabien reiche Handelsartikel verspricht. Nur müßte es, wie gesagt, ein Hamburger oder deutsches Schiff sein, da ich nicht durch Engländer, welche nur ans Unterjochen denken, mit den Heiden in Berührung zu treten wünsche. Denn es soll dort nach meiner Ansicht ein selbständiges christliches Reich sich bilden, das deshalb mit den erobernden Seevölkern nichts zu schaffen haben darf. Ich habe auch B. davon geschrieben und denke, er wird sich mit Ihnen darüber besprechen. Je mehr christliche Männer sich für einen solchen Plan interessieren, desto besser ist es ja."

Am 13. Dezember fragte er ihn nach den Kosten der Reise bis Triest und Alexandrien und läßt durch ihn den Missionar Valett, welcher in der schweren Krisis der Norddeutschen Mission von Rajahmundry nach Deutschland zurückgekehrt war, 1852 aber im Dienst der Londoner Mission von Hamburg über Eng-

land wieder nach Indien reiste, bitten, sich in England bei der Kirchen-Missionsgesellschaft nach Ostafrika und der Überfahrt dahin zu erkundigen. Allein alle diese Bemühungen waren vergeblich.

Da kamen etliche jener Matrosen nach Hermannsburg, um mündlich ihren Plan mit Pastor Harms zu besprechen. Sie erklärten sich bereit, auch nach Ostafrika zu gehen, wenn Harms seine Missionare lieber dorthin senden wolle; ihnen sei es vor allem um die Bekämpfung des Sklavenhandels und des Elends der Heiden zu tun. Harms verabredete sodann mit ihnen, sie möchten nach Ablauf ihrer Dienstzeit sich einige Zeit in Hermannsburg aufhalten, damit er sie kennen lernen und sehen könne, ob sie es treu und ehrlich meinten und ob sie auch Lust und Geschick zur Arbeit hätten. Als Harms die Frage der Überfahrt erwähnte und die Schwierigkeit derselben zeigte, sprach einer der jungen Seeleute den Gedanken aus, er möge doch selber ein Schiff bauen; die Fracht einiger Aussendungen werde ungefähr die Summe der Baukosten decken und in den Zwischenzeiten könne das Schiff seine Unterhaltungskosten durch Frachtfahren verdienen. Der Gedanke zündete in Harms seinem Herzen. Aber er trug ihn erst lange in der Stille mit sich herum und sprach zunächst mit keinem andern darüber als nur mit dem HErrn. Da erhielt er zu seiner Verwunderung um Ostern „einen Vorschlag von einem Schiffsbaumeister in Bremerhaven, der sich erbot, für 14000 Tlr. ein vollständig und überkomplet ausgerüstetes Schiff (Schoonerbrigg) zu liefern", und bestellte bei ihm einen Riß und Anschlag. Am 15. Mai machte er seinem Freunde Nagel davon Mitteilung, und als dieser Pfingsten kam, besprach er alles eingehend mit ihm. Nagel berichtete, die Überfahrt für eine Person würde 400 Tlr. kosten. Das würde für die Aussendung von 16 Personen, an die Harms dachte, 6400 Tlr. Reisegeld erfordern. Da kamen freilich die Baukosten eines Schiffes schon gut bei einer dreimaligen Aussendung heraus. So leuchtete der von Lange angeregte Gedanke Harms immer mehr ein. Er sprach ihn nun auch andern gegenüber aus, stieß aber überall auf Bedenken und Widerspruch. Und er beachtete diesen ehrlich

und ernstlich und ging nicht leichtfertig wie ein Schwärmer auf den Plan ein. Es stiegen begreiflicherweise auch Gedanken dabei auf, die sich nicht ausführen ließen. Aber er war auch kein Fachmann und ließ sich deshalb gern von solchen beraten. Der Hafenmeister Stürye in Harburg wurde sein Vertrauensmann, und es muß uns wundern, aus der Korrespondenz mit diesem zu ersehen, was für Kenntnisse Harms sich über Schiffe und Schiffsbau schon angeeignet hatte.

In seinem Brief an Nagel vom 18. März 1852 spricht Harms sich über den Plan der Matrosen dahin aus: „Ich gestehe, daß dieser Vorschlag mir höchst einleuchtend vorgekommen ist und daß ich keinen besseren ersinnen kann. Aber ich habe keine 16000 Tlr.; sonst würde ich sie gerne hergeben. Was meinen Sie? Sollten sich wohl einige christliche Kaufleute in Hamburg finden, die auf diesen Plan eingingen, das Geld zusammenbrächten, das ganze Handelsgeschäft besorgten, natürlich auch den Gewinn davon zögen und so eine Art von kleiner Handelsgesellschaft bildeten, die auch nachher, wenn das Schiff längst sich bezahlt gemacht hätte, im Besitz des Handels blieben wie auch im Besitz des Schiffes, nur daß unsere Missionare beständig freie Überfahrt und Fracht hätten und der Handel sich nach christlichen Grundsätzen, den dortigen Missionsstationen angemessen, entwickeln müßte? Da sind ja in H. der christlichen Kaufleute mehrere ....; sollten die nicht zu des HErrn Ehre darauf eingehen?... Welch einen Aufschwung müßte die Mission nehmen, wenn so ein Schiff die Vermittelung zwischen dort und hier übernähme! Und welch ein Segen, daß dann die jedesmaligen ungeheuren Übersiedelungskosten wegfielen! Es würden ja dann die Stationen dort sich fast ganz selbst erhalten können. Bitte, überlegen Sie es einmal, unterreden Sie sich mit Sachverständigen und geben Sie dann Antwort." *) Am 19. Juni schrieb er seinem Freunde: „Das Schiff, von welchem wir neulich sprachen, welches mit voller und überkompleter Ausrüstung, unter anderm auch einen großen gekupferten, zum Da-

*) L. Harms, Briefe, S. 143.

Hafenmeister Stürye.

bleiben bestimmten Boote 13000 Tlr. Gold kosten soll, soll 160 bis 170 Tonnen halten. Herr D. fragte darnach, und Sie haben wohl die Güte, es ihm zu sagen; er wollte dann sein Urteil geben, ob der Preis zu teuer sei. Sollte das Geld nicht in dem reichen Hamburg anzuleihen sein? Ich will dann für die pünktliche Bezahlung der Zinsen sorgen, werde aber auch in christlichen Blättern, sobald ich erst etwas mehr Zeit habe, den Plan vorlegen und zu Beiträgen und Darlehen auffordern." Aber aus diesen Gedanken wurde nichts.

Es war für Harms, bis er zur Entscheidung durchdrang, eine schwere Zeit. Er hat darüber gesagt*): „In der Zeit habe ich sehr viel gekämpft und mit Gott gerungen; denn alle rieten ab, und selbst die treuesten Freunde und Brüder meinten, es wäre in meinem Kopfe so etwa ein Sparren losgegangen, daß nicht alles mehr richtig stände. Als Herzog Georg von Sachsen auf dem Sterbebette lag und nicht wußte, wo er mit seiner Seele hinsollte, ob zu dem HErrn Christo mit Seinem Verdienst oder zu dem Papst und seinen guten Werken, da sagte einer seiner treuesten Hofleute zu ihm: „Gnädiger Herr, geradezu macht die besten Renner." Das Wort hat mir da viel in der Seele gelegen. Was war zu tun? Wo ich bei Menschen angeklopft hatte, einen andern Weg zu finden, da waren die Türen verschlossen. Der Plan war offenbar gut. Dazu sollte er der Ehre Gottes dienen. Also — geradezu macht die besten Renner. Ich betete inbrünstig zu dem HErrn, legte die Sache in Seine Hände, und nun stand ich vom Gebete auf und sprach um Mitternacht in meiner stillen Stube so recht aus vollem Herzen, daß ich beinahe vor meiner eigenen Stimme erschrak: Nun vorwärts in Gottes Namen! — Von dem Augenblick an ist kein Gedanke des Zweifels und Zögerns mehr in mein Herz gekommen." Und in dem Jahresbericht des zweiten Missionsfestes am 23. Juni 1852 sprach er seine Absicht, in Gottes Namen ein Missionsschiff zu bauen, zum ersten Male öffentlich aus. Was wird da für ein Staunen und für eine Bewegung

*) Hermannsburger Missionsblatt 1854, S. 24.

durch die Reihen der Zuhörer gegangen sein! Er sagte*): „Aber die Überfahrt! Da ist denn der Gedanke gekommen: wir müssen ein Seeschiff bauen, welches Missionare und Kolonisten hinbringen und dann später zwischen dort und hier fahren soll mit Gottes Hülfe und die späteren Missionare und Kolonisten nachholen, überhaupt die Verbindung zwischen dort und hier stets unterhalten soll. Einen christlichen Kapitän hat uns der liebe Gott auch schon dazu in Aussicht gestellt, der das Schiff führen wird. Dabei muß ich daran denken: Liebe macht erfinderisch. Ein Schmied, der mit will, hat sich schon ausgedacht, wenn er dort zum Besten der Mission und der Gallas seine Werkstatt aufschlagen wird, so wolle er eine unterirdische Schmiede anlegen, so daß er dann bloß das Kohlenfeuer, aber nicht das Sonnenfeuer bei seiner Arbeit zu fühlen brauche. Aber, sagt ihr, wo denkst Du hin? ist ein solcher Schiffbau nicht ein zu riesenhaftes Unternehmen? ist das nicht abenteuerliche Schwärmerei? Antwort: erstlich, unsere Mission kann gar nicht recht ohne ein eigenes Schiff getrieben werden; denn die Aussendung von so vielen, und wenn es auch nur jedesmal zwölf wären, kostet zuviel Fracht auf fremden Schiffen, so daß zwei oder drei Überfahrten schon ebensoviel kosten würden, als das ganze Schiff. Zweitens haben einige Hamburger Kaufleute sich erboten, um des HErrn willen alle Kaufmannssachen dabei zu besorgen, die wir nicht verstehen, und dabei soviel wie möglich darauf zu sehen, daß das Schiff auch etwas verdiene. Drittens endlich wollen **wir** das Schiff nicht bauen, sondern wollen den HErrn zum **Baumeister** nehmen; der hat schon einmal Noah befohlen, ein Schiff zu bauen, und das ist fertig geworden, obgleich es 300 Ellen lang, 50 Ellen weit und 30 Ellen hoch war. Konnte Gott das durch Noah ausrichten, der doch nur seine drei Söhne zu irdischen Helfern hatte, so sehe ich nicht ein, warum Gott nicht auch uns ein Schiff bauen lassen könnte zu Seiner Ehre und zum Heil der Heiden, das doch nur fünfmal so klein zu sein braucht als Noahs Arche, und wir haben doch, will's Gott,

*) Die ersten Missionsberichte von Louis Harms, S. 15—16.

nicht drei, sondern eine Menge irdischer Helfer. Vor dem Gelde, das es kosten wird, ist mir nicht bange, da ich es, gottlob, nicht geben soll, denn ich habe es nicht, sondern der HErr soll es geben, der hat genug davon, denn Er ist sehr reich und alles Gold und Silber ist Sein. Da denke ich denn, ich will selbst dazu hergeben alles, was ich übrig habe, und dann will ich den HErrn solange um 14000 bis 16000 Tlr. bitten, bis Er sie hergibt, und in Ihm habe ich mich noch nie getäuscht. Dazu habe ich die größte Lust, das Schiff, wenigstens das eichene Gerippe desselben, hier in der Heide bauen zu lassen und warte nur noch auf das Gutachten von Sachverständigen. Mag es nun aber hier oder an einem Hafenorte sein, so will ich doch nicht erst warten, bis ich das Geld zusammenhabe, sondern sobald es passende Bauzeit im Herbst oder Winter sein wird, gleich anfangen in dem Namen des HErrn, der arm geworden ist, um uns reich zu machen und der uns ja geboten hat, die Heiden zu führen zu dem hellen Lichte Seines Evangeliums; so kann denn zu Anfang des Sommers das Schiff fertig sein und seine erste Fahrt zu den Heiden antreten."

Vier Wochen später konnte Harms an Stürye schreiben: „In den letzten vier Wochen hat mir der HErr 1700 Tlr. zum Schiffsbau zugewiesen, recht als wollte Er mir Seinen Segen zeigen." Stürye schlug ihm den Schiffsbaumeister Renk vor und da dessen Forderung geringer war als der Kostenanschlag aus Bremerhaven, da Harburg näher und im Heimatlande lag und da vor allem Renk von Stürye sehr empfohlen war, schloß er mit diesem ab und zwar auf Stürye's Rat nicht über einen Schooner, sondern über eine Brigg. Er schrieb darüber am 10. Dezember 1852 an diesen*): „Ihr Schiffsbaumeister ist gestern hier gewesen und nimmt heute diesen Brief an Sie mit. Leider ist er nicht bei mir geblieben die Nacht über, so daß ich ihn nicht herbergen konnte. Das haben Sie schuld, da Sie ihn nach V. und nicht nach mir zur Herberge gewiesen haben. Wenn Sie einmal kommen, will ich Sie noch dafür ausschelten.

*) L. Harms, Briefe, S. 38.

Übrigens hat mir Ihr R. sehr wohl gefallen, und da er mir ein treuer Mann zu sein scheint und Sie ihn empfohlen haben, so habe ich, da der Trödelei schon genug gewesen ist, gleich in Gottes Namen mit ihm abgeschlossen über die Brigg zu 212 Tonnen für 8100 Tlr., jedoch so, daß wir nichts schriftlich weiter machen wollen, sondern als ehrliche deutsche Männer auf Glauben handeln wollen: Ein Mann ein Mann, ein Wort ein Wort. Er soll das Schiff fertig liefern so billig er kann, aber so, daß er dabei auskann und alles mit Ihnen überlegen. Ich schicke Ihnen die Gelder (ich habe jetzt 6000 Tlr. dazu liegen) und Sie zahlen nach Belieben aus. R. schickt mir in etwa 14 Tagen ein Modell, meinen lieben Missionsfreunden hier zur Freude und zum Gefallen, und reiset von hier nach Holdenstedt bei Uelzen, um da mit dem Zimmermeister Schoneke das Eichenholz zu besehen, welches S. zur Disposition stellt. So ist die Sache, gottlob, soweit fertig und endlich kommt es zum Handeln, das ist mein Element. In des HErrn Namen ist es angefangen, in des HErrn Namen soll es vollendet werden. Die Bedenklichkeiten sind nun aus; nun nur frisch ans Werk. Sie schreiben mir, wann ich die Gelder Ihnen schicken soll und ob alles, was ich bereit habe, oder wie viel. Die Segel, Taue, Anker, Ankerketten besorgen Sie auch und ich schicke Ihnen das Geld dafür, sobald Sie es verlangen, der treue HErr wird schon alles herbeischaffen zur rechten Zeit. Am 1. September 1853 mit Gottes Hülfe ist alles fertig und wir kommen nach Harburg, um das Schiff vom Stapel laufen zu sehen und es mit Gebet und Gesang einzuweihen. So ist nun gar kein „Aber" mehr da, sondern alles klipp und klar. Sie, teurer Bruder, kriegen dabei viel Last, die gebe ich Ihnen aber gern zu tragen, denn Sie haben den HErrn JEsum lieb, und der ist mit uns und mit dem Werke. Sein Name sei hochgelobet. Amen."

Harms hatte mit Renk abgemacht, daß er ihm das Geld zahlen wolle, sobald das Schiff vollendet sei; und so ist es auch geschehen, doch kam bei dem Bau des Schiffes ein Irrtum vor,

der Harms in die größeste Verlegenheit brachte. Er hatte bei der mündlichen Besprechung von einem „kupferfesten" Schiffe gesprochen und darnach hatte der Baumeister seine Forderung berechnet. Dann aber hatte Harms ein „gekupfertes" Schiff verlangt und so war's ausgeführt. Renk aber sandte für den Kupferbeschlag eine besondere Rechnung ein, welche den Preis bedeutend erhöhte. Harms schrieb darüber im Missionsblatt*): „Da habe ich hinterher wieder den Finger Gottes gesehen. Er hat meine Dummheit gnädig benutzt, um mir das Glauben leichter zu machen. Ein Schiff, das nach Ostafrika fährt, also größtenteils in den heißen Gegenden umhertreibt, muß, soweit es im Wasser geht, mit Kupfer ganz beschlagen werden, damit die gefährlichen Bohrwürmer, die in den heißen Meeren sind, nicht an das Schiff kommen können. Da meinte ich nun in meiner Einfalt, ein kupferfestes und ein gekupfertes Schiff sei einerlei. Als nun nachher, da das Schiff beinahe fertig war, die aparte Rechnung von ein paar tausend Talern allein für den Kupferbeschlag kam, da war es mir erst, als ob mein Gesicht noch etwas länger werden wollte, als es sonst schon ist, — aber nur einen kleinen Augenblick; denn ich mußte anbeten den treuen, gnadenreichen Gott, der mir durch meine Dummheit das Glauben hatte leichter machen wollen. — Damit Ihr aber, meine lieben Leser, klüger werdet als ich es war, so will ich Euch nun sagen, daß ein Schiff kupferfest heißt, wenn statt der großen eisernen Bolzen kupferne Bolzen, die nicht vom Rost angegriffen werden, gebraucht werden. Es wird aber gekupfert genannt, wenn der ganze Rumpf des Schiffes soweit es im Wasser liegt, mit Kupferplatten beschlagen ist. Seht, auf diese Weise ist das Schiff durch Gottes gnadenreiche Führung fertig geworden und ich bin so fest überzeugt, daß der treue Gott und Heiland der Baumeister gewesen ist, daß ich mich darauf totschlagen lasse. Denn erstlich, Er hat mir's auf wunderliche Weise an die Hand gegeben, daß Kolonisten mit sollten, Er hat's auf ebenso wunderliche Weise an die Hand gegeben, daß ein Schiff gebaut

*) Hermannsburger Missionsblatt 1854, S. 25—27.

werden sollte, Er hat, das lasse ich mir nun gar nicht ausreden, so einfältig ich auch den Menschen vorkommen möge, Er hat um des Schiffes willen den Sturye nach Harburg gesteuert und den Nagel in Hamburg eingeschlagen, Er hat die Herzen der Menschen aufgetan, daß Geld zusammengekommen ist über Bitten und Verstehen und Gott sei Dank ungebettelt. Ich habe von einfachen Landleuten Summen von 100, von 300, von 500 Tlrn. geschenkt bekommen und ich glaube, es sind hier in der Gemeinde wenige, die nicht etwas beigesteuert haben, ja viele haben über Vermögen geholfen und der Ärmste hat seinen Groschen gegeben mit freudigem Herzen und alles unaufgefordert. — Und dazu noch eins. Ich habe nur, wenn hier Missionsfest gewesen war, einen kurzen einfachen Bericht in ein paar christliche Landesblätter einrücken lassen, sonst keine Silbe darüber drucken lassen. Und wer ist es denn gewesen, der mir von Neuorleans in Nordamerika, von Antwerpen in Belgien, von Amsterdam in Holland, von Odessa und Narva in Rußland Geldbeiträge für das Schiff und Worte der Ermunterung und des Glaubens zugesandt hat? Ist es nicht der HErr gewesen? Ja, der HErr ist so gnädig gewesen, daß, wenn ihr mich fragt, ob ich bei der ganzen Sache mehr gebetet oder gedankt habe, ich euch zu meiner eigenen Beschämung sagen muß: ich habe oft gebeten, aber noch öfter gedankt."

Das Schiff kam dadurch auf 13000 Tlr., mit Segel- und Tauwerk genau 15189 Tlr. 03 Pfg. Und Harms hat alles bar bezahlt. Bei der Schiffsweihe hatte er 12500 Tlr. Nun kam aber die Verproviantierung des Schiffes und dergleichen für die lange Reise noch hinzu, so daß die gesamten Kosten über 19000 Tlr. betrugen. In dem Februarheft des Missionsblattes von 1854 konnte Harms schreiben: „Davon sind bereits etwas über 16000 Tlr. bezahlt und für das Übrige wird der sorgen, dem das Schiff gehört." In Seinen Schutz wollte er's auch allein befehlen und ließ es deshalb nicht versichern. Er schreibt darüber in demselben Missionsblatt, S. 30: „Wenn ein solches Schiff in See geht, so ist es Gebrauch, dasselbe versichern zu lassen bei der sogenannten Assekuranzgesellschaft, an

die man gewisse Prozente bezahlt, wofür sie dann den Wert des Schiffes ersetzen muß, wenn es untergeht. Dazu habe ich mich aber nicht verstehen können. Ich denke, im Glauben an den HErrn haben wir alle, die dazu geholfen, das Schiff gebaut, im Glauben befehlen wir alle das Schiff und die darauf fahren, in die treue Hand des HErrn. Wir wissen aus dem Evangelio, daß Er Wind und Meer gebietet. Er spricht, so wird es ganz stille. Ist Er im Schiffe, so ist es versichert. Ein Schiff des Glaubens und Gebets soll es bleiben."

1855 hat Kaufmann Nagel, dem Harms die ganze Besorgung des Schiffes in die Hand gelegt hatte, es freilich doch versichert, weil die Kaufleute demselben sonst keine Handelsgüter als Fracht anvertrauen wollten. Harms war unzufrieden damit und suchte es ungeschehen zu machen, gab sich aber zuletzt darein. Er schrieb am 7. Mai 1855 an seinen Freund: „Nur die Assekurierung des Schiffes ist mir sehr zuwider. Hätten Sie vorher angefragt, so würde ich entschieden Nein gesagt haben, und auch noch wünsche ich, wenn es möglich wäre, daß Sie es zurückgehen ließen. Das ist nicht nach dem Glauben sondern nach der Vernunft gehandelt, von dem Kostenpunkt gar nicht einmal gesprochen. Doch ich muß schließen und bitte nochmals: können Sie die Assekuranz wieder aufheben, so tun Sie es. Ist das nicht mehr möglich, so muß ich mich in das fügen, was geschehen ist, obgleich mit Traurigkeit." Diese Versicherung war nur für die erste Fahrt und ist nicht wiederholt.

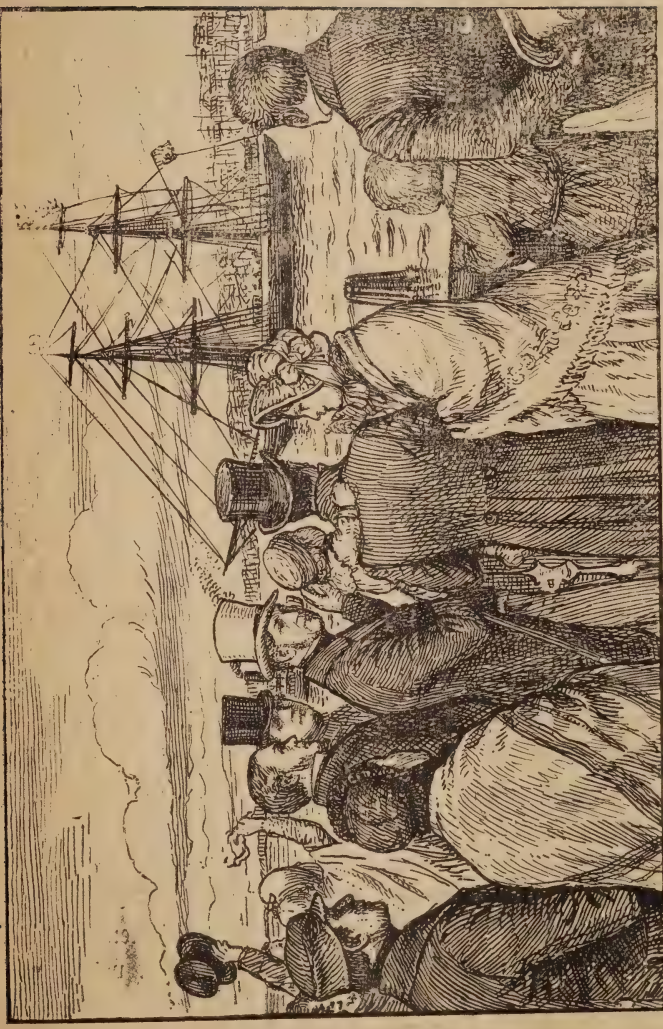
Von Nagel schreibt übrigens Harms im Missionsblatt 1856, S. 67: „Da habe ich Gott recht gedankt, daß Er uns diesen treuen lieben Mann in Hamburg zum Helfer gegeben hat, der alles mit Aufopferung, nur um dem HErrn bei der Mission zu dienen, tut und weiter keinen Dank dafür begehrt."

Das Schiff erhielt den Namen Kandaze. Theodor Harms wünschte den Namen des Vicelin als des ersten Missionars, der aus unserer Heimat nach Norden gezogen sei. Louis Harms aber fand, da das Schiff nach Ostafrika fahren solle, den Namen der bekannten Königin von Mohrenland, unter deren Herrschaft

das Evangelium durch ihren Kämmerer zuerst dorthin gekommen sei, für den passendsten. Und dabei blieb es. Ein Missionsfreund und Bildhauer H. in Ritzebüttel schnitzte das Bild der Mohrenkönigin, welches dann am Bugspriet angebracht wurde.

Durch Stürtzes Vermittelung wurde ein junger Seemann, namens Fischer, der gute Zeugnisse hatte, einen günstigen Eindruck machte und die besten Versicherungen gab und der die Seefahrt nach Ostafrika aus Erfahrung kannte, als Kapitän des Schiffes gewonnen und der Matrose Lange, welcher die erste Anregung zum Schiffsbau gegeben hatte, wurde Untersteuermann.

Als alles klar war, wurde sodann am 27. September 1853 in Harburg, wo die Kandaze gebaut war, die Schiffsweihe gehalten. Das war eine Feier, wie sie in einer deutschen Hafenstadt noch nicht vorgekommen. Infolgedessen hatten sich auch Tausende von Menschen zusammengefunden. Ein Extrazug brachte allein etwa 400 Personen von Hermannsburg. Louis Harms schreibt davon im Missionsblatt 1854, S. 9: „Die Nachricht war gekommen: Das Schiff in Harburg ist fertig, es soll geweiht werden. Der 27. September war dazu angesetzt. Das war wieder ein Freudentag. An 400 Brüder und Schwestern begleiteten mich, so daß wir einen eignen Eisenbahnzug nehmen konnten. Die Tage vorher hatte es arg gestürmt; aber nun hatte sich der Sturm gelegt und die Sonne schien so freundlich und aus den Eisenbahnwagen schallten die lieblichsten geistlichen Gesänge. Mittags kamen wir hin, da lag auf dem Stapel die schöne, schlanke, kupferbeschlagene Brigg mit ihren Fahnen und Wimpeln auf den hohen Masten. Unser lieber Hafenmeister hatte den andern Schiffen im Hafen angezeigt: das Missionsschiff werde heute geweiht, und siehe da, alle Schiffe im Hafen flaggten, daß es lustig und lieblich anzusehen war. Eine große Menschenmenge aus dem ganzen Lüneburgischen Lande, alle mit herzlicher Freude im Gesichte, dazu viele Freunde aus Celle, Lüneburg, Stade, Hamburg und Harburg waren versammelt; da gab es ein freudiges Begrüßen und Händedrücken. Und als nun der Gesang anfing: Bis hieher hat uns Gott gebracht! ja da



Stapellauf der Kandaze.

fühlte es gewiß jedes Herz auf das tiefste: das hat der HErr getan und es ist ein Wunder vor unsern Augen."

Die Schiffe, die gerade im Hafen lagen, hatten ihren Flaggenschmuck angelegt. Ein Augenzeuge schreibt darüber im Stader Sonntagsblatt*): „Gegen eineinhalb Uhr trat Herr Pastor Harms auf einer kleinen Bretterverhöhung auf. Das Wetter, bis dahin ziemlich bedrohlich, war gut geworden; der Wind hatte nichts Heftiges mehr. Man sang: Allein Gott in der Höh sei Ehr! dann verlas Herr Pastor Harms Matth. 8, 23—27, das Evangelium von dem HErrn, der Wind und Meer bedroht. Wohinaus die Rede laufen werde, war damit deutlich genug bezeichnet. Von zwei Schiffen erzählte dann Harms in seiner gewohnten, echt volksmäßigen Weise. Zuerst von dem Schiffe, welches der Erzvater Noah erbaute, wobei der Umstand, daß Noah Tauben ausfliegen ließ, um sich zu vergewissern, daß die Erde trocken sei, auf eine sehr geschickte Weise benutzt wurde, um auf die Absicht bei dem Bau eines Missionsschiffes überzuleiten, nachdem das Verderben zur Zeit Noahs so geschildert war, daß sich in demselben das Sündenelend aller Zeiten spiegelte. „Die da in Afrika in Nacht und Finsternis sitzen, seufzen ja auch wie jener Vertreter Europas: Komm und hilf uns! Und da wir nicht zu ihnen fliegen können, so mußte dies Schiff gebaut werden." Dieses Schiff sei erbaut aus Pfennigen und Schillingen; der Glaube habe es erbaut, es sei ein Wunder vor unsern Augen. Das Geschrei: „der verrückte Pastor" müsse nun ja wohl verstummen; vielmehr müsse man das Werk eine Tat der Vernunft nennen. — Es wurden dann ergreifende Einzelheiten aus der Geschichte der Beiträge zu diesem Schiffe gegeben. Sterbende Kinder hatten mit letztem Wunsche demselben ihre Sparbüchsen geöffnet. Witwen und Waisen hatten ihre Scherflein mit Lust gegeben. Eine sterbende Jungfrau vermachte dem frommen Werke ihr Vermögen — 2000 Tlr. Ein frommer Landmann fällte seinen Wald, und der Erlös ward dem Unternehmen zugewandt. — Mit einem solchen Schiffe werde der

*) Die ersten Missionsberichte von Louis Harms, S. 24 f.

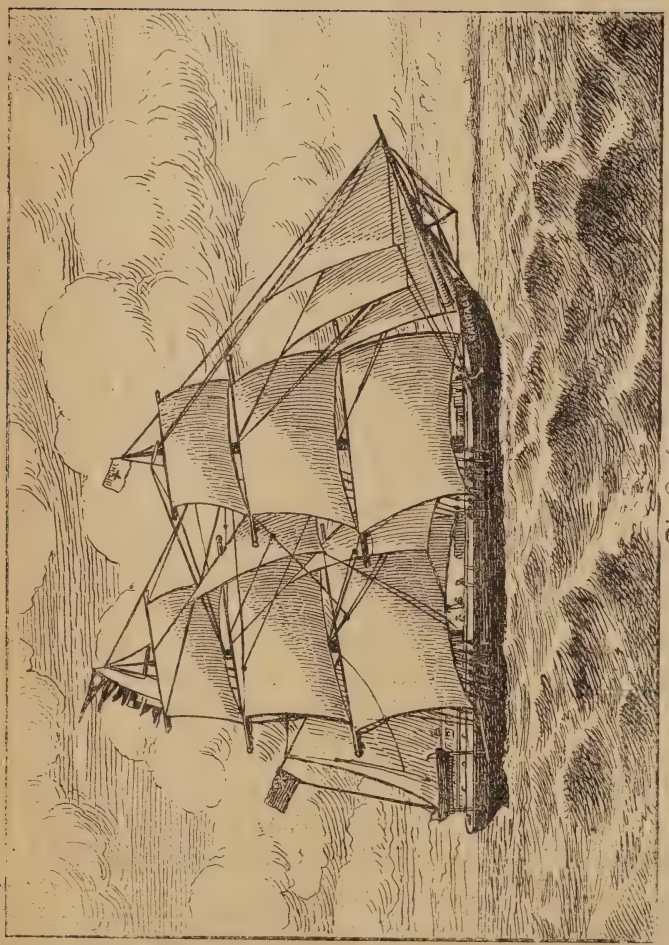
HErr sein und zur Zeit der Not sich erheben mit einem: Schweig und verstumme! Denn der HErr sei ein HErr, der Gebete erhöre, und von Gebeten solle dies Schiff getragen und umgeben werden wie von des Meeres Wellen. Jeder Christ möge es auf dem Herzen tragen. — Ein einfaches, aber ergreifendes Gebet, das von der Mehrzahl der Anwesenden knieend mitgebetet ward, legte den Inhalt der einfach großartigen Rede einem jeden, der kein Herz von Holz hatte, tief auf dem Grunde desselben nieder. — Das Schiff ward eingesegnet und lief, nachdem der Gesang: Nun danket alle Gott! eben verklungen war, rasch und mit kühnem Schusse vom Helgen, als wolle es sagen: Ich greife mein Werk mit Freuden an! Die Wellen nahmen es auf, schäumten und zitterten und streckten ihre Arme mit frommem Willkommen an den Seiten hinauf."

Das Schiff wurde dann nach Hamburg gebracht, wo durch Kaufmann Nagel alles zur Ausreise fertig gemacht wurde; 1853 am 28. Oktober morgens wurden die Anker gelichtet und die Kandaze begann ihre erste Fahrt. Vor jeder Reise hielt Louis Harms und nachher sein Bruder einen Schiffsgottesdienst, der in Hamburg bald sehr beliebt wurde und zu dem viele zusammenkamen. Nachdem er sein Schiff so dem HErrn zu glücklicher Fahrt befohlen hatte, stieß es in See. Fünfzehn Reisen hat die Kandaze gemacht, zwölf davon im Dienste der Mission. Durch Fracht bei der Ausfahrt und durch Rückfracht für verschiedene Handelsfirmen suchte sie Verdienst für die Mission. Die erste Reise dauerte fast 2 Jahr vom 28. Oktober 1853 bis in den September 1855. Am 21. Januar ist sie in Kapstadt, segelt am 16. Februar weiter, ist am 21. März in Port Natal, erreicht am 13. April Sansibar, ist am 2. August wieder in Natal und fährt dann heimwärts. Auf dieser Reise sollte sie, wie in allen Hamburger und anderen Zeitungen stand und von Mund zu Mund erzählt wurde, durch Termiten so zerstört sein, daß sie gänzlich verloren sei. Aber sie kehrte in einem so guten Zustande zurück, „daß nur sehr wenige und dazu unbedeutende Reparaturen nötig" waren. Das war nach einer so langen Fahrt ein

außerordentlich günstiges Resultat, und auch ihre zweite Reise nach Veracruce überstand die „heilige Brigg", wie die Schiffer sie nannten, gut.

Ihre Kapitäne waren Fischer 1853/55, Meinert 1855/56, Lange 1856/61 und Plaas 1861/75.

Fischer hat Harms viel Kummer gemacht. Er hatte sich als untreu erwiesen und hatte, statt den Missionaren den Eingang in das fremde Land, zu dem er sie brachte, zu erleichtern, ihn vielmehr durch Verleumdungen bei den englischen Behörden erschwert. Der Steuermann Lange trat offen gegen den Kapitän auf, wurde von ihm entlassen und kehrte allein zurück. Durch ihn erfuhren Harms und Nagel, wie es mit Fischer und der Kandaze stand, was dann durch die Briefe der Brüder bestätigt wurde. So wurde Fischer entlassen oder, wie Harms rücksichtsvoll im Missionsblatt sagte, in dem er überhaupt derartige Dinge kaum erwähnte: er nahm seinen Abschied. Ein Kapitän Meinert übernahm das Kommando und reiste mit Lange nach London, um das Schiff Fischer dort abzunehmen. Er führte es dann auch auf der zweiten Reise und Lange war sein Obersteuermann, wofür Harms auf das entschiedenste eintrat. Sonst war er kein Freund derartiger Einmischungen; so lehnte er sogar einmal die Vermittelung für einen Jüngling, der sein Pate war, mit dem Bemerken ab: „So gern ich möchte, daß er auf der Kandaze mitführe, weil er mein Pate ist, so haben dennoch solche persönliche Rücksichten bei einem solchen Schiffe kein Gewicht," und einer Gräfin gegenüber wies er am 19. März 1859 jede Einmischung zurück, da „die Wahl der Mannschaft Prärogative des Kapitäns ist, und der kommt gerade dann in eine böse Lage, wenn der Schiffs-Eigentümer ihm Leute empfiehlt." Aber Lange gegenüber glaubte er Verpflichtungen zu haben, und da der Kapitän entlassen war, besorgte Nagel die Mannschaft. Fischer hätte eigentlich gerichtlich belangt werden müssen. Harms meinte das zuerst auch. Schließlich aber schrieb er an Nagel am 30. Juni 1855: „Kann die Sache, selbst mit einigen Opfern, ohne Prozeß abgemacht werden, so ist das bei weitem das beste." Ein



Die Kaudaze.

Jahr später kam Fischer selber nach Hermannsburg und bat um Vergebung, die Harms ihm voll und ganz zuteil werden ließ. „Ich habe nicht nur vergeben, sondern auch vergessen."

Leider mußte Meinert schon nach der amerikanischen Reise eines Augenleidens wegen seinen Abschied nehmen und schlug Lange zu seinem Nachfolger vor; „er erklärte, daß er keinen tüchtigeren wisse sowohl als Seemann wie als gläubigen Christen, der das Schiff führen könne." So wurde Lange Kapitän der Kandaze, und er hat sie bis 1861 geführt.

Die dritte Fahrt war eine Handelsreise nach Afrika 1856 und 1857, die vierte machte die Kandaze mit den jungen Missionaren der zweiten Aussendung. Die Erfahrungen mit den beiden ersten Kapitänen waren schmerzlicher Art und Glaubensproben; besonders litt der treue Freund Nagel darunter. Harms ermutigt ihn nach der Entlassung Fischers in einem Briefe vom 6. Januar 1855: „Schaden werden wir genug haben; das sehe ich wohl. Aber das Schiff wird der HErr doch retten zu Seines Namens Ehre. Lassen Sie uns treulich zu Gott unserm Heilande beten! Er ist Sonne und Schild und bei Ihm allein steht Hülfe und Rettung aus jeglicher Not. Er ist noch nicht tot; Er lebt noch."

Damals meinten manche, das Schiff sei nicht gut gebaut, habe schlechtes Holz und sei auch nicht groß genug, und rieten zum Verkauf. Selbst Nagel war dieser Ansicht, den auch die großen Kosten der zweiten Ausrüstung drückten. Harms ermutigt ihn wieder in seiner köstlichen Weise und schreibt am 28. Oktober 1857: „Übrigens seien Sie nur nicht so mutlos, mein teurer Bruder! Lebt denn der HErr JEsus nicht mehr? Ist die Sache denn nicht Sein Werk? Ich bringe Ihnen mit alles, was ich irgend entbehren kann, und hoffe, daß ich bis Neujahr wenigstens den größten Teil der Schuld bezahlen kann. Seien Sie nur getrost und fürchten Sie sich nicht! Ich bin so fröhlich in dem HErrn, daß ich in diesen Tagen jauchzen und singen muß, obgleich die Arbeit mich beinahe erdrückt."

Am 10. November 1857 war die Kandaze mit den jungen Missionaren der zweiten Aussendung wieder in See gegangen, erreichte nach einer Fahrt von 95 Tagen Natal und am 16. April 1858 Mombas. Anfang 1859 traf sie wieder in Hamburg ein. Dann machte sie bis 1861 zwei Handelsreisen nach Natal. Auf der Rückfahrt stieß sie im Kanal bei dichtem Nebel mit einer englischen Brigg zusammen, — das andere Schiff soll keine Laterne aufgezogen gehabt haben. Sie mußte nun erst in Falmouth einlaufen, um den Schaden dort ausbessern zu lassen. Mannschaft und Ladung sind unbeschädigt geblieben. Bei dieser Gelegenheit hatte Kapitän Lange seine Befugnisse überschritten, er mußte deshalb fort. Leider leugnete Lange anfangs seine Schuld sowohl Nagel als Harms selber gegenüber. Das war beiden ein großer Schmerz, war doch Lange sowie sonst keiner mit dem Schiffsbau und der ganzen Kandaze-Sache verbunden. Harms schreibt am 31. Jan. 1862*): „Der Kapitän Lange ist heute bei mir gewesen und hat sich als schuldig bekannt. Er spricht zugleich den Entschluß aus, zu Ihnen zu reisen und das Bekenntnis abzulegen, auch sich, soweit er es vermöge, zum Ersatz zu erbieten." Wenn dadurch eine Aufhebung des gerichtlichen Verfahrens gegen ihn möglich gewesen wäre, so würde Harms das lieb gewesen sein. Indes ließ es sich nicht wieder rückgängig machen und Lange wurde zum Zuchthaus verurteilt. Am 15. April findet sich in einem Briefe von Harms an Nagel die kurze Bemerkung: „Lange ist vorgestern nach Hameln abgeführt worden; es ist mir doch durch Mark und Bein gegangen. Gott erbarme sich sein und seiner Familie." Und als Nagel sich erbietet, jährlich 40 Tlr. für diese zu zahlen, dankt Harms ihm und schreibt: „Ihre Absicht, jährlich 40 Tlr. zu geben für des Kapitäns Mutter und Frau, ist ein neues Zeugnis, daß Sie keinen Groll im Herzen behalten können ... Ich möchte aber nicht gern, daß Sie dieses Geld allein bezahlten, sondern bitte Sie, mir zu erlauben, daß ich die Hälfte dazu beitrage."

*) Kleine Hermannsburger Missionsschriften Nr. 33, S. 30—31.

Harms sagt darüber 1863 in seinem Jahresbericht*): „Wir waren viel schuldig, namentlich auch für den eigenmächtigen Schiffsbau des früheren Kapitäns, von dem weder unser Freund Nagel noch ich eher etwas erfuhr, als bis das Schiff auf dem Stapel lag und mitten durchgeschnitten war. Diese Verlängerung um 20 Fuß und das Übrige hat acht- bis neuntausend Taler gekostet. Aber der HErr hat auch hier glücklich hinübergeholfen und alles bezahlt." Ja „trotz des berühmten Schiffsbaues" hatte die Kasse einen baren Überschuß von über 3000 Taler.

1861 am 19. November segelte die Kandaze mit den Missionaren der dritten Aussendung unter Kapitän Plaas von Hamburg ab, der sie bis zu ihrem Verkauf zuverlässig und sicher geführt hat. Ende April 1862 waren sie in Durban. Harms hatte Missionar Otte als Schiffsprediger angestellt. Auf der Rückreise nahm sie Fracht von Natal nach Montevideo und von da nach Glasgow, fuhr 1863 und 1864 wieder zweimal mit Fracht nach Afrika, bringt Sup. Hardeland wieder mit zurück und auf der neunten Reise 1864 Mylius mit Bräuten nach Natal; jener fährt von Kapstadt mit einem englischen Truppenschiff weiter. Als Louis Harms starb, kehrte sie mit Fracht von da zurück.

Das Modell der Kandaze hatte Harms in der Kirche zu Hermannsburg über der Kanzel anbringen lassen zu steter Erinnerung, daß diese eine Missionskirche sei. Über die Kandaze ist viel geredet und geschrieben worden in guter und in böser Meinung und grade auch um dieses Schiffes willen ist Harms besonders geschmäht worden. Das ist aber wohl nicht zu bestreiten, daß ihre Erbauung aus der Notlage und Mangel an Fahrgelegenheit, aus dem kräftigen impulsiven Glaubensleben dieses Mannes und seiner Bauerngemeinde hervorging. Und sie hat nicht nur die Missionare übers Meer geführt, sie hat auch in der Heimat viel zur Förderung des Missionslebens beigetragen und ist ein wesentliches Stück der ersten großen Periode der Hermannsburger Mission gewesen.

*) Hermannsburger Missionsblatt 1863, S. 129.

Zum ersten Male reisten die Missionare nicht mit der Kandaze. Diese hatte bisher ihre Fahrten regelmäßig gemacht. 1866 hatte sie ihre zehnte Reise um Ostern begonnen und Missionare nach Afrika gebracht. Auf der Rückreise war sie von London aus mit Fracht nach Portoriko gefahren und am 21. Juli 1867 wieder in Hamburg eingetroffen. Am 6. Oktober war sie aufs neue nach Afrika und nach Madras in Ostindien gesegelt und hatte 1868 Superintendent Hohls nach Natal zurückgebracht. Dort war sie am 20. Januar 1869 eingetroffen, hatte 1870 eine Fahrt nach Südamerika gemacht und sollte noch in demselben Jahre wieder nach Afrika, konnte aber erst Anfang 1871 mit den Missionaren in See gehen. Nach einer günstigen Fahrt von 99 Tagen erreichte sie am 4. August ihr Ziel. Dann segelte sie über Westindien und Mexiko, wo sie Fracht aufnahm, nach Hamburg zurück. Auf dieser Fahrt erlitt sie einen Zusammenstoß mit einer französischen Brigg, die ungeschickt gesteuert war. Deshalb verlangten der Kapitän und der Kaufmann Nagel Schadenersatz. In Newhafen mußte sie ausgebessert werden.

In der Sitzung des Missionsausschusses am 21. August 1873 wurde berichtet, daß der Obersteuermann, zwei Matrosen und ein Deckjunge ertrunken seien, „als sie von einer westindischen Insel Holz als Fracht aufzunehmen versuchten und dabei in unvorsichtiger Weise sich der Brandung überließen". Dann heißt es weiter im Protokoll: „Nach dem Urteil von Seemännern in Hamburg bedürfte die Kandaze einer sehr kostbaren Reparatur (10000 bis 12000 Tlr.) und sinke überhaupt im Wert. Die Kasse habe mehr Kosten als Gewinn von dem Schiff; der Gedanke an den Verkauf liege nahe". Indes man konnte sich noch nicht dazu entschließen; aber es wurde auch kein Widerspruch laut. Da jedoch das Schiff auf der Reise nach Südamerika sehr gelitten hatte und Kapitän Plaas, der, wie Theodor Harms am Missionsfest sagte, „mit der Kandaze zusammengewachsen war", erklärte, er wage keine Seereise mehr mit ihr zu machen, und Kaufmann Nagel entschieden dafür sprach, hielt man allgemein den Verkauf für gerechtfertigt, ja für notwendig, und der Ausschuß entschloß sich dazu

schweren Herzens in seiner Sitzung am 5. Februar 1874; war es doch ein Stück alter Geschichte und der schönsten eins, das man damit zur Seite tat. Sie wurde für 5000 Taler verkauft. Das Geld legte Harms an; es sollte sich mit Zins und Zinseszins vermehren. Er hielt noch eine Zeitlang an dem Schiffsgedanken fest und hoffte auf die Zeit, „bis die Summe mit dem, was die lieben Brüder und Schwestern dazu geben, so groß wird, daß uns der liebe Gott dafür wieder ein neues Schiff geben kann". Schließlich aber hat er den Gedanken aufgegeben, und auch in der Missionsgemeinde war kein Sinn mehr dafür vorhanden. Besondere Gaben liefen wohl nur wenig ein. Eine andere Zeit war gekommen. Die Fahrgelegenheit war durch die große Vermehrung der Dampfschiffe und besonders durch die Einrichtung von Schifffahrtslinien von England aus günstiger und billiger geworden, daß man fortan die Missionare, deren Zahl überdies auch weit geringer geworden war, mit Gelegenheit hinaussandte.

Kleine Hermannsburger Missionsschriften.

Nr. 1. **Unter den Bamalete** in Betschuanaland. Von G. Haccius. 10 Pf.

„ 2. **David Livingstone,** der große Missionar und Erforscher Afrikas. Von G. Haccius. 20 Pfennig.

„ 3. **Eben-Ezer,** eine Missionsstation unter den Bapo. Von G. Haccius. 10 Pfennig.

„ 4. **Joseph,** ein Blutzeuge Christi auf Enyezane in Sululand. Von Fr. Fröhling. 10 Pfennig.

„ 5. **Der Sulukrieg in Südafrika.** Von H. Kück. 20 Pfennig.

„ 7. **Radha,** die Frau des Harritschendra. Ein Bild aus dem ind. Frauenleben. Aus dem Englischen von Th. Petersen. 20 Pfg.

„ 8. **Harritschendra,** oder die Bekehrung eines Brahminen (Fortsetzung von Nr. 7). Von Th. Petersen. 10 Pfennig.

„ 9. **August Mylius,** der gesegnete Begründer und erste Propst der Hermannsburger Telugumission. Von Th. Petersen. 20 Pfg.

„ 10. **Bala Sundari Tagore.** Eine Erzählung von der Bekehrung einer Hindufrau zum Christentum. Aus dem Englischen von Th. Petersen. 10 Pfennig.

„ 11. **Bethanie,** eine Stätte des Lebens unter den Bakuena. Von G. Haccius. 20 Pfennig.

„ 13. **Erinnerung an Kodaikanal,** unserer Gesundheitsstation in Indien. Von J. Wörrlein. 10 Pfennig.

„ 14. **Paul Otto Petersen.** Von 1875—1888 Missionar in Indien. Von J. Wörrlein. 10 Pfennig.

„ 18. **August Lohann.** Von 1862—1897 Missionar in Transvaal (Südafrika). Von W. Wendebourg. 20 Pfennig.

„ 19. **Vier Tage aus dem indischen Missionsleben.** Von J. Wörrlein. 10 Pfennig.

„ 20. **Daß die Hermannsburger Mission sichtlich ein Werk Gottes ist.** Von G. Haccius. 20 Pfennig.

„ 21. **Peter Wilhelm Heinrich Lüchow.** Von 1880—1893 Missionar in Indien. Von J. Wörrlein. 10 Pfennig.

„ 22. **Hermann Ernst Jürgenmeier.** Von 1888—1892 Missionar in Indien. Von J. Wörrlein. 10 Pfennig.

„ 24. **Der Betschuanen-Missionar Wilhelm Behrens zu Bethanie** in Südafrika. Von G. Haccius. 50 Pfennig.

„ 25. **Christian Kohlmeier.** Von 1880—1901 Missionar in Indien. Von J. Wörrlein. 10 Pfennig.

„ 26. **Indiens Wunden und ihre Heilung.** Vortrag, gehalten auf dem Missionsfest zu Hameln am 23. Juni 1901 von E. Schulz. 10 Pfg.

„ 29. **Die Mädchenkostschule** auf der Station Gudur in Indien. Von E. Schulz. 20 Pfennig.

„ 30. **Ein Frauenleben im Sululand.** Von Chr. W. Dedekind. 20 Pfg.

Nr. 32. **Ist in Indien eine besondere Frauenmission nötig?** Von J. Wörrlein. 10 Pfg.

„ 33. **Johann Hinrich Nagel,** der getreue Freund der Hermannsburger Mission. Von G. Haccius. 20 Pfg.

„ 34. **Gott breite Japhet aus.** Eine Missions- und Kolonialpredigt über 1. Mose 9, 27 von G. Haccius. 10 Pfg.

„ 35. **Lichtbilder aus dunkler Kriegszeit in Transvaal.** Von G. Haccius. 10 Pfg.

„ 36. **Die Hermannsburger Mission in Südafrika in und nach dem Burenkriege.** Von M. Wecken. 10 Pfg.

„ 37. **Friedensbilder aus unruhiger Kriegszeit in Transvaal.** Von G. Haccius. 10 Pfg.

„ 38. **Der Betschuanen-Missionar und Propst Christoph Penzhorn zu Saron** in Südafrika. 50 Pfg.

„ 39. **Der Betschuanen-Missionar Georg Behrens zu Harmshope** in Südafrika. 20 Pfg.

„ 40. **Erfahrungen und Erlebnisse auf Predigtreisen.** Von C. Scriba. 10 Pfg.

„ 41. **Aus der Drangsalszeit des südafrikanischen Lüneburg.** Von H. Schulenburg. 10 Pfg.

„ 42. **Die ersten Missionsberichte von Louis Harms.** 20 Pfg.

„ 43. **Wie der HErr einen Starken findet und zieht.** Aus dem Englischen von Th. Petersen. 10 Pfg.

„ 44. **Jai Singh, der tapfere Sikh. Siwa Das, der Hindudoktor.** Von Th. Petersen. 10 Pfg.

„ 45. **Die asiatische Welt und die lutherische Kirche.** Von K. Röbbelen. 10 Pfg.

„ 47. **Eine indische christliche Hochzeitsfeier mit Hindernissen. Tarakei.** 10 Pfg.

„ 48. **Festbericht zum fünfzigjährigen Dankfest 1899,** enthaltend einen Überblick über die Geschichte der Hermannsburger Mission und den Bericht über das Jahr 1898. Von D. G. Haccius. 2. Aufl. 20 Pfg.

„ 49. **Was wollen wir für die Aussätzigen tun?** Von Missionar N. Wittmann. 10 Pfg.

„ 50. **Müden in Natal von 1859 bis 1909.** Von Miss. H. Wiese. 10 Pfg.

„ 51. **Die Kandaze.** Das Missionsschiff der Hermannsburger Mission. Von D. G. Haccius. 10 Pfg.

Die fehlenden Nummern sind vergriffen.

Für **Weihnachten** und **Epiphanias**, zum Ver
Bescherungen aller Art, seien bestens empfohlen:

Kleine Hermannsburger Missionsschrift

Ausnahmepreise bei Abnahme auf einmal:

10 Pfg.-Hefte: 25 Hefte Mk. 2.25, 50 Hefte Mk. 4.—, 100 Hefte Mk.
20 Pfg.-Hefte: 25 Hefte Mk. 4.50, 50 Hefte Mk. 8.—, 100 Hefte Mk.

Nr. 1. **Unter den Bamalete** in Betschuanaland. Von G. Haccius. 10
„ 2. **David Livingstone**, der große Missionar und Erforscher Afrika Von G. Haccius. 20 Pfennig.
„ 3. **Eben-Ezer**, eine Missionsstation unter den Bapo. Vo G. Haccius. 10 Pfennig.
„ 4. **Joseph**, ein Blutzeuge Christi auf Enyezane in Sululand. Von Fr. Fröhling. 10 Pfennig.
„ 5. **Der Sulukrieg in Südafrika.** Von H. Kück. 20 Pfennig.
„ 7. **Radha**, die Frau des Harritschendra. Ein Bild aus dem ind. Frauenleben. Aus dem Englischen von Th. Petersen. 20 Pfg.
„ 8. **Harritschendra**, oder die Bekehrung eines Brahminen (Fortsetzung von Nr. 7). Von Th. Petersen. 10 Pfennig.
„ 9. **August Mylius**, der gesegnete Begründer und erste Propst der Hermannsburger Telugumission. Von Th. Petersen. 20 Pfg.
„ 10. **Bala Sundari Tagore.** Eine Erzählung von der Bekehrung einer Hindufrau zum Christentum. Aus dem Englischen von Th. Petersen. 10 Pfennig.
„ 11. **Bethanie**, eine Stätte des Lebens unter den Bakuena. Von G. Haccius. 20 Pfennig.
„ 13. **Erinnerung an Kodaikanal**, unserer Gesundheitsstation in Indien. Von J. Wörrlein. 10 Pfennig.
„ 14. **Paul Otto Petersen.** Von 1875—1888 Missionar in Indien. Von J. Wörrlein. 10 Pfennig.
„ 18. **August Lohann.** Von 1862—1897 Missionar in Transvaal (Südafrika). Von W. Wendebourg. 20 Pfennig.
„ 19. **Vier Tage aus dem indischen Missionsleben.** Von J. Wörrlein. 10 Pfennig.
„ 20. **Daß die Hermannsburger Mission sichtlich ein Werk Gottes ist.** Von G. Haccius. 20 Pfennig.
„ 21. **Peter Wilhelm Heinrich Lüchow.** Von 1880—1893 Missionar in Indien. Von J. Wörrlein. 10 Pfennig.
„ 22. **Hermann Ernst Jürgenmeier.** Von 1888—1892 Missionar in Indien. Von J. Wörrlein. 10 Pfennig.
„ 24. **Der Betschuanen-Missionar Wilhelm Behrens zu Bethanie** in Südafrika. Von G. Haccius. 50 Pfennig.
„ 25. **Christian Kohlmeier.** Von 1880—1901 Missionar in Indien. Von J. Wörrlein. 10 Pfennig.

Indiens Wunden und ihre Heilung. Vortrag, gehalten auf dem Missionsfest zu Hameln am 23. Juni 1901 von E. Schulz. 10 Pfg.

Die Mädchenkostschule auf der Station Gudur in Indien. Von E. Schulz. 20 Pfennig.

Ein Frauenleben im Sululand. Von Chr. W. Dedekind. 20 Pfg.

Ist in Indien eine besondere Frauenmission nötig? Von J. Wörrlein. 10 Pfg.

33. **Johann Hinrich Nagel,** der getreue Freund der Hermannsburger Mission. Von G. Haccius. 20 Pfg.

34. **Gott breite Japhet aus.** Eine Missions- und Kolonialpredigt über 1. Mose 9, 27 von G. Haccius. 10 Pfg.

„ 35. **Lichtbilder aus dunkler Kriegszeit in Transvaal.** Von G. Haccius. 10 Pfg.

„ 36. **Die Hermannsburger Mission in Südafrika in und nach dem Burenkriege.** Von M. Wecken. 10 Pfg.

„ 37. **Friedensbilder aus unruhiger Kriegszeit in Transvaal.** Von G. Haccius. 10 Pfg.

„ 38. **Der Betschuanen-Missionar und Propst Christoph Penzhorn zu Saron** in Südafrika. 50 Pfg.

„ 39. **Der Betschuanen-Missionar Georg Behrens zu Harmshope** in Südafrika. 20 Pfg.

„ 40. **Erfahrungen und Erlebnisse auf Predigtreisen.** Von C. Scriba. 10 Pfg.

„ 41. **Aus der Drangsalszeit des südafrikanischen Lüneburg.** Von H. Schulenburg. 10 Pfg.

„ 42. **Die ersten Missionsberichte von Louis Harms.** 20 Pfg.

„ 43. **Wie der HErr einen Starken findet und zieht.** Aus dem Englischen von Th. Petersen. 10 Pfg.

„ 44. **Jai Singh, der tapfere Sikh. Siwa Das, der Hindudoktor.** Von Th. Petersen. 10 Pfg.

„ 45. **Die asiatische Welt und die lutherische Kirche.** Von K. Röbbelen. 10 Pfg.

„ 47. **Eine indische christliche Hochzeitsfeier mit Hindernissen. Tarakei.** 10 Pfg.

„ 48. **Festbericht zum fünfzigjährigen Dankfest 1899,** enthaltend einen Überblick über die Geschichte der Hermannsburger Mission und den Bericht über das Jahr 1898. Von D. G. Haccius. 2. Aufl. 20 Pfg.

„ 49. **Was wollen wir für die Aussätzigen tun?** Von Missionar N. Wittmann. 10 Pfg.

„ 50. **Müden in Natal von 1859 bis 1909.** Von Miss. H. Wiese. 10 Pfg.

„ 51. **Die Kandaze.** Das Missionsschiff der Hermannsburger Mission. Von D. G. Haccius. 10 Pfg.

Die fehlenden Nummern sind vergriffen.